Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13588**

18. Wahlperiode 18.09.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Dr. Konstantin von Notz, Luise Amtsberg, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/13414 –

Planungen zur Erweiterung des Elbe-Lübeck-Kanals

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Elbe-Lübeck-Kanal (ELK) verbindet die Hafenstadt Lübeck mit der Elbe und bietet über den Anschluss zum Elbe-Seiten-Kanal auch die Möglichkeit, Güter per Binnenschiff Richtung Mittellandkanal weiter ins Hinterland zu transportieren. Allerdings sind seit Längerem vor allem aufgrund rückläufiger Umschlagszahlen im Hafen Lübeck und sich verändernder Güterarten sowie alternativer Transportwege auch die Transporte auf dem Binnenschiff über den ELK stark zurückgegangen. Demgegenüber hat entlang des ELK der Regional- und Tagestourismus an Bedeutung gewonnen.

Diesen Entwicklungen zum Trotz plant die Bundesregierung den Ausbau des ELK. Verkehrlich wird der geplante Ausbau nachgewiesenermaßen keine Wirkung entfalten und gleichzeitig direkte Kosten in Höhe von mindestens 838 Mio. Euro verursachen sowie Eingriffe für Natur, Anrainer und Wassertourismus mit sich bringen (vgl. www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w33/w33.html).

Die Erweiterung wurde 2016 im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 beschlossen. Aus Sicht der Fragesteller zeichnete sich ab, dass dieser Beschluss jedoch ausschließlich als ein „Geschenk“ an bestimmte Haushaltspolitiker zu werten ist, da sich sowohl Fachabgeordnete der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD als auch die Binnenschifffahrtsverbände in Anhörungen gegen das Projekt aussprachen und sich Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) öffentlich von dem Ausbaubeschluss auf Betreiben des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages distanzierten (www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Umstritten-Ausbau-des-Elbe-Luebeck-Kanals,elbeluebeckkanal140.html).

Zukünftiges Wachstum des Verkehrs in der Ostsee wird fast ausschließlich über Containerverkehre zu erwarten sein. Doch in Lübeck werden aktuell und wahrscheinlich auch zukünftig kaum Container umgeschlagen. An dem für Containerverkehr in der Ostsee vorhergesagten Wachstum werden Lübeck und der

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 14. September 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

ELK nach Auffassung der Fragesteller demnach nicht teilhaben können. Ebenfalls unrealistisch erscheinen vor diesem Hintergrund eigene Untersuchungen der Industrie- und Handelskammer zu Lübeck, die von einer Verfünf- oder gar Verzehnfachung der Verkehre spricht.

1. a) Was sind die Gründe für einen Ausbau des ELK nach Auffassung der Bundesregierung?

   b) Welche Alternativen wurden geprüft, und mit welchem jeweiligen Ergebnis?

   c) Welche Verlagerungseffekte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern spielen beim Projekt ELK zukünftig eine Rolle, um auf prognostizierte transportierte Tonnen zu gelangen, und wie wird sich das auf die jeweiligen Transportrouten ab Lübeck auswirken?

   d) Von welchen Planungszielen (Jahresfracht bzw. Verkehrsaufkommen) geht die Bundesregierung bei der Ausbauplanung auf je welcher Datengrundlage aus?

Der Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals (ELK) wurde für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 untersucht und bewertet. Zur Verbesserung der Qualität der Seehafenhinterlandanbindung wurde der Ausbau des ELK im BVWP 2030 in den Vordringlichen Bedarf (VB) und in das Wasserstraßenausbaugesetz aufgenommen.

Für die Bewertung wurde der Ausbau der Strecke für eine Befahrbarkeit eines 2,80 m abgeladenen Großmotogüterschiffs (GMS) im Richtungsverkehr und der Ersatzneubau von 6 Schleusen von 115 m Länge und 12,50 m Breite berücksichtigt. Nach der für den BVWP 2030 zugrunde gelegten Verkehrsprognose ist von einem Verkehrsaufkommen von rund 600 000 t in 2030 auszugehen. Für den Ausbauzustand wurde eine Verlagerungsmenge von der Straße von 16 000 t jährlich prognostiziert.

2. Welche Baumaßnahmen sind nach Planungen der Bundesregierung entlang der Gesamtstrecke des ELK vorgesehen, und mit welchen jeweiligen Kosten (bitte tabellarisch auflisten)?

   a) Bis zu welcher Wassertiefe soll der Ausbau erfolgen, und welche Vertiefungsmaßnahmen sind dafür an je welchen Abschnitten in welchem Umfang erforderlich?

   b) Bis zu welcher Kanalbreite soll der Ausbau erfolgen, und welche Verbreiterungsmaßnahmen bzw. ggf. Begradigungsmaßnahmen sind dafür an je welchen Abschnitten in welchem Umfang erforderlich?

   c) Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) Lauenburg, dass die Verbreiterung bei entsprechender Profilwahl (R- und KRT-Profil) geringer ausfällt (http://www.ln-online.de/Lokales/Lauenburg/Der-grosse-Faktencheck-zum-Kanalausbau)?

   In welchem Umfang an welchen Abschnitten würde nach Erkenntnis der Bundesregierung die Verbreiterung entsprechend erfolgen (bitte näher begründen)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

d) Inwiefern müssten bei einem Ausbau die Spundwände im südlichen Kanalbereich, wo der Kanalwasserspiegel über dem Umland liegt, aufgrund dann unzureichender Gründungstiefe erneuert werden?

e) Welche Schleusen sollen für je welche Schleusenkammerlänge ausgebaut werden?

f) Mit welchen Auswirkungen auf Natur und Anrainer rechnet die Bundesregierung bei entsprechenden Begradigungsszenarien jeweils?

Das Projekt „Ausbau des ELK“ befindet sich aktuell in der Phase der Voruntersuchung. Eine konkrete Aussage zu Ausbaumöglichkeiten in den einzelnen Abschnitten ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Bei einer Profilwahl eines R- bzw. KRT-Profils für den Streckenausbau sind eine geringere Verbreiterung des Kanals und damit ein geringerer Eingriff erforderlich als bei einem T-Profil.

Analog zu dem bereits fertiggestellten Schleusenersatz in Lauenburg werden für die übrigen Schleusen eine Länge von 115 m und eine Breite von 12,50 m zugrunde gelegt.

Bzgl. der Umweltauswirkungen wird auf die Informationen im Projektinformationssystem (PRINS) zum BVWP 2030Projektnummer W33 verwiesen (www. bvwp-projekte.de).

3. Welches Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde für den ELK im Zuge des BVWP 2030 auf welcher Datengrundlage berechnet?

   Welche weiteren geplanten Infrastrukturprojekte im örtlichen Umfeld des ELK spielten im Zuge der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des ELK eine Rolle, und wie floss dies in die Berechnungen ein?

Es wird auf die Informationen im PRINS zum BVWP 2030 Projektnummer W33 verwiesen (www.bvwp-projekte.de).

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, er sei „überrascht“ vom Ausbaubeschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages und dass dieses Projekt keine besondere Dringlichkeit für das BMVI, sondern maßgeblich auf Betreiben „aus der Mitte des Haushaltsausschusses“ des Deutschen Bundestages darstelle (vgl. NDR-Sendung vom 13. Juni 2017, www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Umstritten-Ausbau-des-Elbe-Luebeck-Kanals,elbeluebeckkanal 140.html)?

Diese Aussage gibt die Einschätzung des Parlamentarischen Staatssekretärs über die Beratung zu diesem Projekt in den Ausschüssen des Deutschen Bundestages wieder.

5. a) Welche Güterarten werden aktuell maßgeblich auf dem ELK befördert?

Aktuell sind Baustoffe die stärkste Gutart auf dem ELK, gefolgt von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Nahrungs- und Futtermitteln.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

b) Welche Güterarten wurden in den letzten 20 Jahren maßgeblich auf dem ELK befördert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die maßgeblichen Güterarten im Zeitraum von 1997 bis 2016 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Drei häufigste Gutarten nach Tonnen (Schleuse Büssau)		
Jahr	**Nr. 1**	**Nr. 2**	**Nr. 3**
2016	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Na.- u. Futtermittel
2015	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Erze/Metallabfälle
2014	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Erze/Metallabfälle
2013	Land- u. forstw. Erz.	Baustoffe	Erze/Metallabfälle
2012	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Erze/Metallabfälle
2011	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel
2010	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel
2009	Baustoffe	Düngemittel	Land- u. forstw. Erz.
2008	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel
2007	Land- u. forstw. Erz.	Baustoffe	Düngemittel
2006	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Erdöl
2005	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel
2004	Düngemittel	Land- u. forstw. Erz.	Erdöl
2003	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel	Chem. Erz.
2002	Chem. Erz.	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel
2001	Chem. Erz.	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel
2000	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel	Chem. Erz.
1999	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel	Chem. Erz.
1998	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel	Erdöl
1997	Düngemittel	Land- u. forstw. Erz.	Erdöl
1996	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel	Chem. Erz.

	Drei häufigste Gutarten nach Tonnen (Schleuse Lauenburg)		
Jahr	**Nr. 1**	**Nr. 2**	**Nr. 3**
2016	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Na.- u. Futtermittel
2015 bis 2003	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel
2002	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Chem. Erz.
2001	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel
2000	Land- u. forstw. Erz.	Baustoffe	Düngemittel
1999	Land- u. forstw. Erz.	Baustoffe	Düngemittel
1998	Land- u. forstw. Erz.	Baustoffe	Düngemittel
1997	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel
1996	Baustoffe	Land- u. forstw. Erz.	Düngemittel

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

c) Welche Güterarten werden nach Kenntnis der Bundesregierung nach Fertigstellung des ELK maßgeblich auf diesem befördert werden?

Zu den wesentlichen für 2030 prognostizierten Güterarten gehören Erzeugnisse der Landwirtschaft, Steine und Erden sowie Sekundärrohstoffe und Abfälle.

6. Wie viele Arbeitsplätze hängen nach Erkenntnis der Bundesregierung unmittelbar mit dem Güterschifffahrtstransport auf dem ELK

a) aktuell,

b) in den vergangenen 20 Jahren (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren)

zusammen, und wie schätzt die Bundesregierung die künftige Entwicklung ein?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

7. Welche Kosten sind bereits für den Ausbau des ELK angefallen (bitte jeweilige Kosten tabellarisch auflisten)?

Rund 65 Mio. € wurden seit 1991 für folgende Ausbaumaßnahmen verausgabt:

Ersatzneubau Schleuse Lauenburg mit 46 Mio. € (2006, in größeren Abmessungen) Ersatzneubau der WSV-Straßenbrücken (mit Anhebung auf 5,25 m):

- Genin (1991)
- Kronsforde (1999)
- Lauenburger Kanalbrücke (2007)
- Krummesse (2007)
- Berkenthin (2017)
- Donnerschleuse (2005)
- Dalldorf (2006)
- Güster (2006; Brücke des Landkreises RZ)

8. a) Welcher Einsatz an Planungspersonal (Stellenanzahl) ist bis zum geplanten Abschluss des Ausbauprojekts ELK für welche Teile des Projekts vorgesehen?

Das benötigte Planungspersonal gemäß Personalbedarfsermittlung ist in der folgenden Tabelle getrennt nach Projektphasen und Baumaßnahmen aufgeführt.

Projektphase/ Baumaßnahme	Vorplanung	Planung und Bau	Nacharbeiten
Schleusen	7	29	9
Kanal	6	27	4
Vorhäfen	4	12	15
Brücken	5	16	6
Gesamt	22	84	34

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

b) Wie viele Stellen sind aktuell bereits für den geplanten Ausbau des ELK im Einsatz?

Derzeit sind 18 Stellen besetzt.

c) Von wo aus (WSV-Standort) arbeiten diese Mitarbeiter bzw. sind diese zukünftig jeweils vorgesehen?

5 Mitarbeiter sitzen in Lauenburg, Fürstengarten.

15 Stellen sind im Helmholtz-Zentrum in Geesthacht.

Mittelfristig ist vorgesehen, alle Dienstposten in einem gemeinsamen Gebäude in Lauenburg zusammenzufassen.

d) Welche Gesamtpersonalkosten fallen für das Planungspersonal (ELK) für die Jahre 2017, 2018, 2019 und 2020 jeweils an?

Bei Besetzung ab 1. Januar 2017 würden für das gesamte Haushaltsjahr 1 575 858 Euro anfallen. Inwieweit weitere zusätzliche Plan-/Stellen für das Projekt zur Verfügung stehen, kann nicht abgeschätzt werden.

e) Von wo aus (WSV-Standort) werden diese jeweils arbeiten?

Standort Lauenburg.

f) Unter welchen Voraussetzungen können diese Planungsingenieure auch für andere (Planungs-)Tätigkeiten im gesamten Bundesgebiet eingesetzt werden?

g) Falls dies möglich ist, für welche Projekte ist dies vorgesehen, falls nicht, was spricht aus Sicht der Bundesregierung dagegen?

Die Beantwortung der Fragen 8f und 8g erfolgt wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam.

Die Stellen und Planstellenanteile für den Ausbau des ELK wurden der WSV durch Beschlüsse zum Haushalt maßnahmenbezogen zugewiesen. Ein Einsatz des Personals für andere Investitionsmaßnahmen der WSV ist deshalb ausgeschlossen.

9. a) Bei welchen laufenden Projekten besteht derzeit nach Auffassung der Bundesregierung ein Defizit an Planungsingenieuren?

b) Durch welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung, diesem Defizit an Planungsingenieuren bei laufenden oder in Vorplanung befindlichen Projekten entgegenzuwirken?

10. Welchen Stand haben die Überlegungen des BMVI, für eine stetigere Planung und Umsetzung von Wasserstraßenprojekten eine Wasserstraßenplanungsgesellschaft zu gründen, und wie und bis wann plant man, diese Gesellschaft umzusetzen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Inwiefern plant oder erörtert die Bundesregierung eine Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP), um den ELK-Ausbau zu realisieren (vgl. Schreiben des Leiters der Abteilung Wasserstraßen, Schifffahrt im BMVI, Bergedorfer Zeitung, 6. Juli 2017), und mit welchem bisherigen Ergebnis?

Die Fragen 9 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel der Bundesregierung ist es die Funktionsfähigkeit des Verkehrsträgers Wasserstraße zu erhalten und sicherheitsrelevante Anlagenausfälle zu vermeiden. Maßnahmen neben der Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen u. a. eine stärkere Einbeziehung von Dritten in die Planung und Baudurchführung sowie die Nutzung der Bandbreite der vorhandenen Vergabeverfahren mit dem Ziel, zusätzliche Planungskapazität zu generieren, die Planungsqualität zu steigern und den derzeit hohen Personalaufwand für die Bewältigung von Vergabe- und Vertragsstreitigkeiten zu reduzieren.

Eine Öffentlich Private Partnerschaft (ÖPP) mit Finanzierung durch private Dritte ist nicht vorgesehen.

12. a) Wie bewertet die Bundesregierung unter anderem durch die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck öffentlich zitierte Prognosen (z. B. HTC – Hanseatic Transport Consultency Dr. Ninnemann & Dr. Rössler GbR), die von einer Verfünf- oder gar Verzehnfachung der aktuell jährlich beförderten Gütermenge von aktuell rund 650 000 Tonnen auf dem ELK auf bis zu 6 Millionen Tonnen ausgehen?

b) Durch welche Maßnahmen sind diese Werte nach Auffassung der Bundesregierung zu erreichen, und auf welche Quell- und Zielverkehre sowie zu transportierenden Hauptgüterarten stützen sich diese Prognosen?

c) Auf welchen Umschlagszahlen des Hafens Lübeck basieren diese Prognosen?

Bei der von der IHK Lübeck veröffentlichten Verkehrsmenge handelt es sich um Potenziale und nicht um eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrsprognose. Potenziale werden stets aus einer regionalen, branchen- oder firmenbezogenen Perspektive ermittelt und beruhen auf den individuellen Entwicklungserwartungen einzelner Unternehmen. Hinzu kommt, dass Potenziale, die für bestimmte Verkehrsträger angegeben werden, häufig auf Schätzungen beruhen, denen weder konkrete Verkehrsbeziehungen noch Transportkosten oder Transportalternativen zugrunde liegen.

13. Kosten in welcher Höhe sind für die Anhebung bzw. Modernisierung der Eisenbahnbrücke über den ELK in Lübeck eingeplant, sind diese Kosten bereits in den veröffentlichten 838 Mio. Euro enthalten, und wenn nicht, wer trägt diese Kosten?

Sind im Zuge des ELK-Ausbaus nach Kenntnis der Bundesregierung Baumaßnahmen an weiteren Eisenbahnanlagen erforderlich, und wenn ja, jeweils in welchem Umfang, und zu wessen Lasten?

Für alle Brückenmaßnahmen gilt: Bei beidseitiger Veranlassung aufgrund von Ausbauzielen auf beiden Seiten kommt es zu einer Kostenteilung, die sich aus dem Verhältnis der jeweiligen Anteile an den Baukosten ergibt.

Für die DB-Dalldorf (lichte Höhe unter 5,25 m) liegen noch keine Planungen vor. Eine Anhebung der restlichen Eisenbahnbrücken ist nach derzeitigem Planungsstand nicht erforderlich, da die lichte Höhe über 5,25 m liegt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. Welchen Nutzen für Tourismus bzw. Naherholung hat der ELK nach Auffassung der Bundesregierung aktuell, und wie wird sich dies in den folgenden Jahren entwickeln?

Der ELK hat neben seiner verkehrlichen Funktion auch Bedeutung für die Freizeitschifffahrt und den Tourismus. Unter den rd. 5 000 Fahrzeugen, die die Schleusen des ELK jedes Jahr passieren, sind rund 3 000 bis 4 000 Sportboote.

a) Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen eines Ausbaus auf den Tourismus und seinen volkswirtschaftlichen Nutzen während der Baumaßnahmen bzw. nach einem Ausbau in den unterschiedlichen Wachstumsszenarien ein?

Bei der Planung des Ausbaus des ELK wird die Nutzung mit Sportbooten berücksichtigt. Eine Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens durch touristische Effekte des Kanalausbaus liegt nicht vor.

b) Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung in Bezug auf den Fahrradtourismus im Zuge des geplanten ELK-Ausbaus?

Bei der Planung des Ausbaus des ELK wird die Nutzung der Betriebswege mit Fahrrädern berücksichtigt.

c) Sind der Bundesregierung Pläne zur Neugründung oder zum Ausbau von Lösch- und Ladeplätzen bekannt, bzw. rechnet sie mit entsprechenden Vorhaben, und welche Auswirkungen sieht sie hierbei auf den Fernradwanderweg entlang des ELK?

Nein.

d) Mit welchen Auswirkungen auf die Schleusungszeiten ist während der Baumaßnahmen bzw. im Ausbauzustand in den unterschiedlichen Wachstumsszenarien nach Einschätzung der Bundesregierung zu rechnen?

Dazu liegen der Bundesregierung derzeit keine Erkenntnisse vor.

15. Welche Auswirkungen hätte ein Ausbau auf kultur- und bauhistorisch wertvolle und/oder denkmalgeschützte Objekte, insbesondere

- die Hubbrücke Lübeck,
- die Seilfähre Siebeneichen
- die wasser- und luftdruckbetriebenen Hotopp-Schleusen,

und inwiefern können während und nach den Ausbaumaßnahmen der entsprechende Denkmalschutz sowie deren touristische und anderweitige Nutzung sichergestellt werden?

Hubbrücke Lübeck

Unter Einhaltung des Richtungsverkehrs können die Hubbrücken der Kanaltrave in Lübeck nach aktuellem Planungsstand in ihrer bisherigen Form erhalten bleiben.

Seilfähre Siebeneichen

Die Seilfähre Siebeneichen kann, sofern erforderlich, an die geplante Ausbautiefe und –breite angepasst werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Wasser- und luftdruckbetriebene Hotopp-Schleusen

Es ist geplant, die neuen Schleusen neben den bestehenden Schleusen zu errichten, sodass ein Erhalt der denkmalgeschützten Objekte gewährleistet ist.

16. Welche Rolle spielt der ELK im Rahmen der Wasserrahmenrichtlinie zur Erhaltung des guten Zustands der Gewässer, und welche Veränderungen sind nach Auffassung der Bundesregierung durch die geplanten Maßnahmen am ELK zu erwarten?

    a) Inwiefern verändert sich das Gesamtwasservolumen des ELK durch einen Ausbau, insbesondere hinsichtlich der Wasserknappheit in Sommermonaten, und welche Auswirkungen hätte ein entsprechend größerer Zustrom aus Zuflüssen und Grundwasser im Zuge des Ausbaus auf diese sowie damit zusammenhängende Feucht- und Moorgebiete?

Da der ELK bisher durch die beiden Wehre in Lauenburg und in Büssau und die Schleusen keine Durchgängigkeit aufweist, können auch die einmündenden Gewässer nicht ungehindert mit Lebewesen aus der Elbe oder Trave/Ostsee besiedelt werden. In den Gewässern II. Ordnung im Kreis Herzogtum Lauenburg konnte die Artenvielfalt bisher nicht prägnant erhöht werden. Im Rahmen des Ausbaus ist auch die Anlage von Fischaufstiegsanlagen vorzusehen, um den damit geforderten Beitrag im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie zu leisten.

Eine Aussage zum Gesamtwasservolumen ist erst im Laufe der weiteren Planungen möglich.

17. Mit welchen Auswirkungen auf die Natur, insbesondere geschützte Arten, Biotopverbünde etc. rechnet die Bundesregierung während bzw. nach einem Ausbau, und wie will sie dabei die entsprechenden Schutzbestimmungen jeweils einhalten?

    a) Inwiefern würden eine Begradigung oder sonstige Ausbaumaßnahmen der S-Kurve zwischen Güster und Siebeneichen die in der Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung ausgewiesene Hauptverbundachse geschützter Arten entlang der landschaftsprägenden Niedermoor-Niederung am heutigen ELK-Verlauf durchschneiden, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die entsprechenden naturschutzrechtlichen Vorgaben einzuhalten?

    b) In welchem Umfang und an welchen Abschnitten verursacht ein Ausbau Flächenverbrauch welcher Flächen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

18. Welchen Zeitplan gibt es hinsichtlich eines Beteiligungsverfahrens, und plant die Bundesregierung über die rechtlich vorgeschriebenen Verfahren hinaus Maßnahmen wie eine Begleitgruppe o. Ä., und wenn ja, welche, und wann?

Eine Beteiligung der Öffentlichkeit über die rechtlich vorgeschriebenen Verfahren hinaus findet bereits statt und weitere sind in Vorbereitung. Es ist das Ziel, bei den Planungen größtmögliche Transparenz sicherzustellen und Fragestellungen, die sich der Öffentlichkeit in den jeweiligen Projektphasen stellen, zum richtigen Zeitpunkt zu behandeln.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333